



Sindicato Nacional dos Aeronautas

filhado à **CUT**

MAIS PREJUÍZO

Sinpac provoca adiamento do dissídio no TST

Ursolino dos Santos Filho (aquele Ministro que o SNA, em abril último solicitou sua suspeição no processo do dissídio por ele ser aposentado pela Cruzeiro, receber complementação do Aerus e no Dissídio de 1988/90 ser advogado das empresas), convenceu o Tribunal Superior do Trabalho, TST, a adiar a sessão de julgamento do dissídio na última quarta-feira (13/11) baseado no argumento da advogada do Sinpac de que o Supremo Tribunal Federal, STF, não cassou o registro de seu cliente.

O Ministro, após dizer que mudara seu voto já pronto, disse ao tribunal que a sessão deveria ser suspensa até a publicação do acórdão da decisão do STF para verificar se o Supremo havia tornado ou não ilegítima a existência do Sinpac. Essa manobra protelatória, claramente em prejuízo de todos os aeronautas, teve outros atores. O Dr. Aguinaldo Junqueira, ex-presidente do Sindicato das Empresas, inconformado com a decisão do STF voltou a defender arduosamente o sindicato de pilotos.

No final da sessão, Lavorato, presidente do SNA e o diretor João Carlos, mais a assessoria jurídica da entidade, foram ao Supremo para conversar com os Ministros no sentido de agilizar a publicação do acórdão, com a preocupação de evitar mais prejuízos a categoria.

Na próxima terça-feira, dia 19, quando o SNA realiza assembleia nacional, às 15 horas, para informar sobre o andamento da negociação com as empresas, referente a pauta de reivindicações deste ano, a direção do sindicato também fará um relato completo sobre o adiamento do julgamento. Na audiência, representando o Sinpac, compareceu o Cmte. Fochesato além de sua advogada.

FOTOS JORGE NUNES



Lavorato, presidente do SNA e da FNTTA

VARIG DOA UM ELECTRA



Rubel Thomas, presidente da Varig, disse que a empresa doará um Electra ao Museu Aero-espacial de Afonsos, RJ, e que os outros aviões serão vendidos por 1 milhão de dólares cada. Segundo ele, a Varig já recebeu propostas de empresas americanas e do Canadá interessadas em adquirir os equipamentos. O presidente da Varig fez o anúncio em coletiva à imprensa durante a 5ª Conferência Nacional de Aviação Comercial, Conac, realizada de 04 a 07 últimos.

5º CONAC

JB noticia participação de Lavorato

O Jornal do Brasil, edição de 11 de novembro, Caderno de Negócios, Seção Aviação, página 02, notificou que a 5ª Conferência Nacional de Aviação Civil, Conac, contou com a presença de um representante da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, FNTTA, e que suas intervenções no Comitê de Transporte Aéreo Internacional ocorreram em momentos de discórdia de pontos de vistas entre as empresas e se caracterizaram pelo equilíbrio e serenidade.

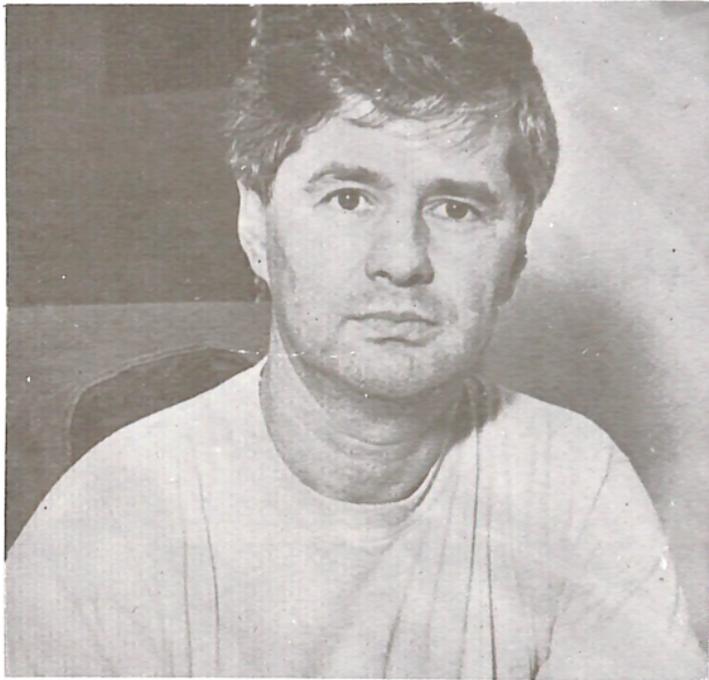
Retificamos para os aeronautas que, ao contrário do que diz a nota do JB, os trabalhadores em aviação foram representados na Conac por 20 delegados entre aeronautas, aeroviários e controladores de voo, distribuídos nos Comitês, de Transportes Aéreo Não Regular, Infra-Estrutura, Transporte Aéreo Internacional, Área Técnica, Transporte Aéreo Nacional e Transporte Aéreo Regional, como já noticiamos na edição passada deste Dia-a-Dia. O Cmte. Lavorato, presidente do Sindicato dos Aeronautas e da Federação, coordenou os trabalhos da representação dos trabalhadores.

Aerus reajusta benefícios pelo INPC

Neo-regulamentação

NELSON CÍRTOLI
Médico e Aeronauta

FOTO NANDO NEVES



Nelson Cirtoli, diretor do SNA e mecânico de voo DC-10 Varig

O Neo-Liberalismo que estamos vivendo no Brasil, está atingindo todos os setores. A saúde, a educação e as religiões passaram a ser produtos de mercado. Produtos de troca por dinheiro.

No caso das doenças, as seguradoras de saúde se reservam o direito de não renovar os contratos com os usuários, caso não lhes interesse ou caso aquele contrato específico não esteja lhe dando o lucro desejado. Delimitam os tipos de doença que o associado tem direito à proteção dos contratos e se qualquer das doenças cobertas se cronificar, por cláusula contratual, o associado perde o direito à assistência. As epidemias, como a cólera, por exemplo, também não têm direito a cobertura.

Os hospitais públicos, graças a ineficiência, corrupção, e, principalmente por interesse desses grupos comerciantes da saúde, foram sendo gradativamente destruídos até o sucateamento. Hoje os hospitais públicos não têm mais condições de atender acidentados em ônibus, uma epidemia nem se fala.

Essa onda Neo-Liberalista, como não podia deixar de ser, também vai atingir nossa organização de trabalho. Trabalhar mais e, conseqüentemente gastar meros, é a meta das empresas. Elas dizem que é a concorrência.

No nosso caso, existe uma Lei (7.183/84) específica, que normatiza o nosso trabalho e, para que as empresas possam dispor mais da nossa mão-de-obra, é preciso mudá-la. E essa mudança já começou a ser desenvolvida. Funcionários dedicados, apaixonados por ver e fazer crescer as empresas, pouco se importando com o custo social e com a saúde

daqueles que estão diretamente envolvidos, estão esboçando aquilo que deve ser, ao ver deles, como e quanto deve trabalhar um aeronauta.

Esses dedicados funcionários, alguns inclusive, tripulantes experientes, pensam uma nova ordem de trabalho, sem ouvir uma das partes envolvidas. Aquela parte que realmente estará envolvida, sentindo física, psíquica e socialmente os efeitos dessa nova ordem: o Aeronauta.

Durante a 5ª CONAC (4 a 7/11/91 - RJ) defendemos a tese de que a nova regulamentação profissional precisa ser reescrita, calcada na experiência que a carga de trabalho, normatizada pela atual Lei nº 7.183/84, exerce sobre a saúde do aereo-

nauta. Qualquer esboço de nova regulamentação que não se utilizar de experiência já sofrida pela categoria, será retrocesso.

Precisamos saber os reais efeitos da atual organização do trabalho sobre o coletivo aeronáutico por setor, por empresa, por avião, por função a bordo e por sexo.

O DAC e o CEMAL, como órgãos públicos equidistantes, têm a obrigação de fornecer estas estatísticas, para que nos sirvam de balizadoras para uma melhor distribuição de trabalho. Evolução social é, também, melhorar o estado de saúde dos trabalhadores corrigindo os nexos causais das doenças. Repensar uma regulamentação com vistas única e exclusivamente ao

crescimento empresarial é #atraso, é querer uma sociedade doente, robotizada e embrutecida.

Nesse momento histórico, em que a medicina e a educação passaram a ser exploradas inescrupulosamente por grupos que visam somente dinheiro e que, graças a marketing bem montados, conseguem convencer boa parte da população como sendo a saída ideal para um serviço público falido, nesse momento de endeusamento do dinheiro, esperamos que os aeronautas prestem bastante atenção no marketing que as empresas irão montar em torno das mudanças da regulamentação pretendida por elas.

Eles vão jurar que com as mudanças vamos ser muito mais felizes e que vamos ganhar muito mais dinheiro, que tudo está sendo feito em prol dos tripulantes.

Se por preguiça ou desinteresse não acompanharmos de perto estas mudanças, com certeza, pagaremos caro, sentindo na própria carne amanhã, essa alienação de hoje.

Nunca o ambiente social e político do país esteve tão adequado para propiciar perdas para os trabalhadores.

Nesse momento de insegurança política e social que todos vivem, precisamos nos manter aglutinados na luta por melhores condições de trabalho.

Todos, enquanto indivíduos, grupos, associações e sindicatos têm a obrigação de participar das discussões. Todos têm que ter clareza que ninguém dá saúde, e que a pressão política, a denúncia, a nossa coesão e, sobretudo, solidariedade, são requisitos básicos para conquistá-la.

A regulamentação precisa ser repensada sim, porém, para readequá-la de maneira a melhorar o estado de saúde da coletividade.

Comissários latino-americanos se reunirão no Rio, com apoio da IFAA

O Rio de Janeiro sediará um Congresso latino-americano para comissários de voo, no próximo dia 31 de maio, com o apoio da IFAA - International Flight Attendant Association (Associação Internacional dos Comissários de Voo). Primeiro passo efetivo para a integração dos comissários latinos, a realização desse encontro foi decidida durante a 9ª Conferência Internacional de Comissários de Voo, promovida entre os dias 21 e 24 de outubro, em Dublin, na Irlanda pela IFAA.

Além disso, foi formalizada a filiação dos comissários brasileiros à IFAA. "A Associação sugeriu janeiro como data do ingresso dos comissários brasileiros. Agora, vamos estudar a melhor forma de nos filiar", explicou o comissário da Varig e diretor do SNA, Sérgio Dias, que representou o grupo brasileiro no encontro da Irlanda. Entre outras discussões relacionadas a saúde, campo de trabalho e deregulation, foi ventilada a possibilidade de se reivindicar o reconheci-

mento internacional da carteira de voo dos comissários. "Queremos aprimorar o intercâmbio entre as regulamentações profissionais e, assim, discutir o reconhecimento internacional de nossa carteira de voo que, em todo mundo, vale apenas para o país de origem", explicou Sérgio Dias.

Ainda embrionário, o encontro latino-americano do Rio de Janeiro receberá o apoio da IFAA e comissários da Espanha e da Itália já se dispuseram a ajudar. Cabe, naturalmente, às associações de comissários do país se mobilizarem e organizarem o evento. "Vamos discutir os problemas em comum e o reconhecimento internacional da carteira de voo", adianta Sérgio Dias, "e a participação das associações será fundamental para a viabilização do evento". A intenção é seguir os passos dados pelos comissários europeus, que já marcaram para março próximo um encontro cujo objetivo é discutir temas comuns ao velho continente.

FOTO JORGE NUNES



Sérgio Dias, diretor do SNA e comissário Varig

AERUS

Benefícios serão corrigidos pelo INPC

O Aerus certamente não resolveu os problemas dos participantes assistidos, porém, a atual direção administrativa não se nega a discutir o assunto. Na última segunda-feira, o presidente administrativo do órgão, Antônio Carlos do Nascimento, e o diretor de segurança, Alvaro Vaz, compareceram a uma reunião a convite do representante dos trabalhadores no Conselho de Curadores, Laborato (também presidente do sindicato dos aeronautas e da Federação) para esclarecer dúvidas dos participantes, e para demonstrar porque a direção técnica do Instituto considerou inviável a proposta de equiparar os valores dos benefícios aos salários pagos na ativa, discutir a periodicidade e a forma de reajuste dos benefícios.

De acordo com a diretoria administrativa do Aerus, o cálculo atuarial e a necessidade de preservação do Instituto inviabilizam a possibilidade de manter o benefício igual ao valor dos salários de quem está na ativa. Porém, o reajuste dos benefícios passa a ser pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor, INPC. Também foi levantado na reunião que há disposição do Aerus em pagar os 4% do Plano Collor II, caso melhorem os investimentos do Instituto e a economia do país.

Segundo Laborato, para consolidar a representação dos trabalhadores no Aerus é preciso que ela seja competente tecnicamente para discutir com a direção administrativa em condições de igualdade no que diz respeito ao cálculo atuarial - pilastro fundamental da defesa das posições da direção do órgão. Por isso, é necessário a contratação de um técnico em cálculos atuariais. Além disso, lembra Laborato, "os ativos precisam participar das discussões e da vida do Aerus. Eles, serão os assistidos de amanhã". É bom lembrar que o cálculo atuarial pode super-proteger o Instituto penalizando o beneficiário. Entre os atuários existem divergências de correntes e até metodológicas, por essa razão, que a representação não pode ser amadora. A profissionalização não significa um ato de desconfiança da atual administração do Instituto, porque, modernamente, a cada técnica corresponde a uma proposta para resolver o problema. Participaram na reunião, quase 100 pessoas - a maioria aeronautas. Em breve, mas ainda em data e local definidos - a Representação dos Trabalhadores pretende agendar uma reunião com a Diretoria do Aerus em São Paulo.

Sadismo na Transbrasil

Um aeronauta da Transbrasil, cujo nome preservamos, indignado com a postura da empresa, fez questão que esta edição registrasse o episódio da demissão do funcionário de terra Oliveira.

Segundo este aeronauta, o Cmte. Ignier - Superintendente Regional de Propósitos - há muito tempo perseguiu este funcionário. Como o Cmte. sabia que a irmã de Oliveira trabalha na empresa como chefe do Departamento de Pessoal no Rio - resolveu salpicar a perseguição com uma dose de sadismo - servindo para que a própria irmã exaltasse sua demissão, mesmo sabendo que ela pedira para não ter que demitir-lo.

A ordem veio de São Paulo. Ainda, conforme o aeronauta, Oliveira era conhecido por um funcionário exemplar. Sua demissão é obra da maneira como atua o chefe de Operações da Base-Rio/Transbrasil, arrematada o aeronauta.



FOTO LUIZ BASILIO

Na mesa, da esquerda para direita, o Sr. Antônio Carlos do Nascimento, presidente administrativo do Aerus; Laborato, representante dos trabalhadores; e o diretor de segurança, Alvaro Vaz.

FAD amplia benefícios para atender melhor

FOTO JORGE NUNES

O Fundo Auxílio Desemprego - FAD - está em fase de ampliação. Criado em 1985 em decorrência de uma greve, quando, em assembleia, os aeronautas avaliaram ser necessária a instituição de um mecanismo que garantisse a sobrevivência de demitidos por participação em movimentos da categoria, o FAD conta hoje com 3.500 associados, para os quais a entidade pretende ampliar os benefícios prestados.

A história do Fundo é relativamente nova, porém, repleta de avanços no sentido de garantir aos aeronautas o objetivo primeiro de sua existência: proteger a categoria do desemprego decorrente de movimentos reivindicatórios. Foi assim que 42 comissários demitidos da Vasp na greve de 1986 receberam auxílio do FAD durante aproximadamente dois anos, período em que lutaram pela reintegração, o mesmo ocorrendo com 59 pilotos e comissários de várias empresas, demitidos em função da greve do carnaval de 1988.

Durante este período (da fundação até março de 1988), por uma avaliação precipitada da comissão que implantou o fundo, os associados contribuíram com um percentual de 1% do salário mensal, durante dois anos. Devido ao alto custo de manutenção do benefício (70% da média dos três últimos salários), uma assembleia realizada em março de 1988 decidiu prolongar a contribuição mensal por tempo indeterminado.

Atualmente o FAD possui 3.500 associados e está arcando com benefícios para 25 aeronautas demitidos por participação em movimentos decididos em assembleias. O objetivo da ampliação do Fundo, de acordo com o Cmte. Collares, diretor tesoureiro é "manter o princípio básico que gerou o FAD, de garantir a sobrevivência de demitidos em decorrência de movimentos decididos pela categoria, e aumentar seu campo de atuação".

Neste sentido, segundo o Cmte.



Cmte. Collares é tesoureiro do FAD, diretor do SNA e voa 737 / Varig

Collares, além da Carteira de Empréstimo que já está em funcionamento, "estamos realizando uma pesquisa para criarmos uma forma de benefício alternativo ao seguro desemprego oferecido pelo Governo". A idéia é estender o auxílio do FAD para todos os aeronautas que forem demitidos. Para isso, foi contratado um técnico atuarial que está levantando os cálculos necessários para implementação deste benefício.

Vale lembrar também, como ressalta o Cmte., que a Carteira de Empréstimo atinge apenas 20% do capital do FAD: "os outros 80%, conforme os estatutos, são aplicados no mercado financeiro". Além disso, o aeronauta que se desliga do FAD, voluntária ou involuntariamente, recebe sua cota de contribuição corrigida, com desconto das despesas operacionais.

Comissário deve se sindicalizar ao SNA para obter seguro



A Junta de Intervenção da Associação de Comissários da Transbrasil conseguiu junto à direção do SNA e da Assurê (Agenciadora de Seguros) a transferência de todos assegurados para o sindicato, sem limite de carência. Para isso, porém, é fundamental que o comissário seja sindicalizado. Por isso, a Junta está enviando a ficha de inscrição para associados da ACT e pede que o material seja devolvido com a maior urgência possível. A intenção é fazer a transferência já em dezembro próximo.

No mesmo informativo onde avisa da necessidade de sindicalização ao SNA, a Junta de Intervenção confirma o fim da ACT. "Por várias vezes tentamos dar continuidade às atividades da ACT. Mesmo havendo poucos desligamentos de associados, não conseguimos movimentar o grupo em torno da Associação. Convocamos várias assembleias para montar uma chapa, mas não houve interesse por parte dos associados... Lamentamos a falta de interesse do grupo em relação à Associação e deixamos claro que fizemos tudo o que estava ao nosso alcance. A participação de todos, porém, é que era fundamental", diz o texto assinado pelos comissários Barbieri, Sigueca, Carlos de Lima e Mário Brito.

Para isso, porém, é fundamental que o comissário seja sindicalizado. Por isso, a Junta está enviando a ficha de inscrição para associados da ACT e pede que o material seja devolvido com a maior urgência possível. A intenção é fazer a transferência já em dezembro próximo.

“O movimento de reintegração dos demitidos da Varig deve envolver todas entidades”

O presidente do Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre, Marco Antônio Garcia Justino, enxerga nesta convenção coletiva e na retomada do movimento de reintegração dos demitidos da Varig a chance para aeronautas e aeroviários formarem uma única categoria. “Este é o momento ideal para se fazer uma discussão sobre um sindicato único na aviação” - acredita ele “a tendência é caminhar em conjunto, que nos dará dias melhores, porque teremos um maior nível de politização dos trabalhadores da aviação”. Ele lembra, também, que “esta é a mais importante convenção coletiva desde o movimento grevista de 87” porque aeronautas e aeroviários estão unidos e os empresários estão reconhecendo entre os dirigentes sindicais líderes representativos de suas categorias. Quanto ao movimento de reintegração, é taxativo: “vamos negociar com as empresas e iniciar o processo nas bases. O movimento deve ser puxado pela FNTTA, nacionalmente”.

Dia-a-Dia: O movimento de reintegração dos demitidos da Varig se esgotou?

Marco Antônio: Acredito que não. Esse é um movimento que deve permanecer entre as duas categorias - aeronautas e aeroviários. Os aeroviários não acompanharam a greve dos aeronautas de fevereiro de 88, no processo da discussão da convenção coletiva unificada. O tempo já superou isso. Acredito que todo o movimento já atingiu a um primeiro objetivo. Temos que continuá-lo, mesmo porque é uma perda irreparável para a categoria ter estes companheiros fora de atividade.

Dia-a-Dia: Como retomar esse movimento?

Marco Antônio: Ele deve ser tocado por todas as associações das duas categorias, simultâneo e organizado. Há possibilidades, inclusive, de se fazer neste momento a discussão de um sindicato único para a aviação. Este é o momento ideal, algo articulado pela FNTTA. Ainda em relação ao movimento, poderíamos atrair parlamentares ativos também.

Dia-a-Dia: Você acredita na reintegração dos demitidos?

Marco Antônio: Sem dúvidas. Nesta convenção coletiva unificada há possibilidades dos empresários perceberem que os dirigentes sindicais representam as categorias. E depois da greve de dezembro/87 e fevereiro/88 não houve mais discussões entre os patrões e os dirigentes. Este é o momento oportuno.

Dia-a-Dia: Os trabalhadores poderiam reivindicar a reintegração dos demitidos durante a convenção coletiva?

Marco Antônio: Com esta convenção e as discussões, é natural que o patronato vai rompendo o ranço que ainda tinha em relação aos dirigentes. Depois da convenção acredito que haverá possibilidade de se conversar sobre a reintegração.

Dia-a-Dia: Você acha que o movimento esfriou? Por quê?

Marco Antônio: Sem dúvidas que esfriou, com uma jogada pesada das empresas: a criação de um sindicato de pilotos. O patronato jogou pesado para dividir os aeronautas, inclusive isso já aconteceu entre os aeroviários, quando companheiros mal-intencionados tentaram criar um outro sindicato. Eles queriam acabar com o movimento nacional e acho que isso contribuiu

FOTO CARLOS CARVALHO



Marco Antônio Garcia Justino, presidente do Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre

muito para que o movimento esfriasse.

Dia-a-Dia: Que proposta realmente efetiva você teria para a retomada do movimento?

Marco Antônio: Em um primeiro momento, devemos reunir os sindicatos de aeronautas e aeroviários e retomar o movimento com propostas claras. Como negociar com as empresas envolvidas e, a partir daí, iniciar o processo nas bases. Após a convenção coletiva, devemos nos reunir e partir para um movimento nacional. O movimento deve ser puxado pela FNTTA, envolvendo todas entidades.

Dia-a-Dia: Os aeroviários de Porto Alegre já viveram processo semelhante a este?

Marco Antônio: No período das demissões, toda a direção da então Associação de Aeroviários de POA foram demitidos devido ao movimento grevista. Todos foram reintegrados, mas alguns companheiros que não eram da direção estão demitidos até hoje. São oito - três já ganharam ação na Justiça, mas não a reintegração. Poderia se pensar em um tipo de movimento mas tem companheiros que nem querem voltar mais.

Dia-a-Dia: Você está participando do processo de discussões do acordo coletivo. Qual a análise que você faria até esse momento?

Marco Antônio: Na minha avaliação, a convenção deste ano é a mais importante que aconteceu nos últimos anos, desde o movimento de greve. Por quê? É o primeiro momento em que os aeronautas em conjunto com os aeroviários estão conseguindo sentar a mesa com o patronato e discutir unificadamente.

A partir de agora, a tendência é caminhar para a unificação das categorias. A direção é importante neste sentido: reconhecimento das direções sindicais e a unificação da campanha. O patronato reconhece as direções como autênticas, que representam as categorias. Isso nos traz um salto de qualidade nas negociações.

Dia-a-Dia: As perspectivas, então, são boas?

Marco Antônio: Não digo em relação a salários ou conquistas sociais. Mas a tendência é caminhar em conjunto, que nos dará dias melhores. Teremos um maior nível de politização dos trabalhadores da aviação.

Dia-a-Dia

É uma publicação semanal do Sindicato Nacional dos Aeronautas: Sede: Av. Marechal Câmara, 160-Ed. Orly, Grs. 1611/26, CEP 20020, Rio de Janeiro, RJ. Tel: (021) 532-1163, Fax: (021) 220-6693; Presidente: José Caetano Lavorato Alves; Diretores Responsáveis: José Alencar de Castro e João Gentina; Editor: Fernando Pereira; Redação: Regina Quintanilha, Fernando Pereira, Ilian Wettreich; Projeto Gráfico: Dionísio Bezerra; Secretária: Cristina Azevedo; Diagramação Eletrônica: Waterloo Delambert; Produção Gráfica: Aôd José de Barros; Impressores: Celso Monteiro e Eustáquio F. da Silva; Fotolito: Luiz Francisco de Araújo; Impressão: Gráfica do SNA; Tiragem: 12.000 exemplares.



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS
Av. Marechal Câmara, 160 gr. 1611/26 - Rio de Janeiro - RJ - CEP 20020 - Tel.: (021) 532-1163

IMPRESSO

PORTE PAGO
DR/RJ
ISR - 52.237/89

